

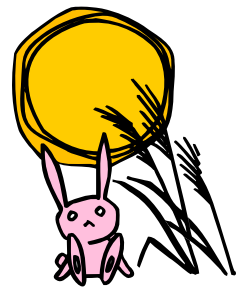
平成20年9月1日(月)発行 【隔月(年6回)発行】

発行部署 : 陸運事業本部ソリューション部
住所 : 東京都港区芝大門一丁目1番30号
電話番号 : 03-5408-4620
発行責任者 : 中島 英男
お問合せ窓口 : 古田 泰幸

第77号

【目次】

1. 新任の挨拶
2. 大阪府流入規制について
3. 首都高速道路について
4. LIFEの調査・検討取り進め手順
5. 衛星場所自慢 Part2 ~第9回 大分営業所~
6. 「日本の物流コスト」 ~2007年度物流コスト調査から~
参加レポート



1. 新任の挨拶

取締役 兼 副社長執行役員 白石秀典

菊薫る候、ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。この度、副社長に就任致しました白石です。どうぞよろしくお願い致します。

北京オリンピックも数々の熱い感動を提供して終了しました。時差が1時間ということで夜帰宅後にテレビ観戦でき、競技はもちろんのこと北京や中国を身近に感じる良い機会になったことと思います。食の安全・環境面等で中国に対し抱いていた「負のイメージ」が少しでも改善されれば良いですね。私も中国で勤務した一人として、我が国の最大の貿易相手国であるという現状を再認識し、将来の両国の友好関係を構築していく動きを、企業としても積み重ねていくべきと考えております。

一方、日本経済については、原油価格の高騰やサブプライム問題、法改正等により景気にかげりがあると報じられています。私ども「物流業界」でも大幅な燃料費のアップとその負担は、企業体力を急速に奪い、事業収益とともに輸送品質の悪化にまで影響しかねないとの危惧を抱いております。これらは、一時的な事象ではなく構造的な問題であり、今後より一層の物流効率化に貢献させていただくためにも、良きパートナーとしての荷主様と共に、物流改善の諸施策を推進して参ります。

今後とも、種々の社会環境の変化にも機敏に対応し、信頼されるソリューションプロバイダーとして価値あるロジスティクスを提供して参る所存です。ご指導の程、宜しく願い申し上げます。



2. 大阪府流入規制について

既にご承知の方も多いと思いますが、平成21年1月1日より大阪府において「流入規制」が開始されます。自動車NOx・PM法の対策地と同地域の大阪市等の37市町を「発着地」として運行する場合に、車種規制適合車の使用が義務付けられます。車種規制適合の判断基準も自動車NOx・PM法と同一の内容となります。

大阪府はすでに、自動車NOx・PM法の対策地域なので、発の貨物について大きな影響はないと想定されますが、全国から大阪に入ってくる着の貨物も規制対象になる事から大阪府内の事業者だけでなく、全国の事業者に影響が出ることとなります。

当該規制は八都府市条例とは異なり、対策地域を「発着地」として運行する場合の規制であり、「通過」の場合は、規制対象外となります。労働基準法で定められる休息などは「通過」と扱われます。

対策地域を発着地として運行する対象車両は大阪府が発行する適合車等標章(ステッカー)を表示する必要があります。ステッカー交付手続きの第1期は既に終了しており、第2期の受付は9月中旬頃行われる予定です。

大阪府では、規制の徹底のため府域の各事業者に取り組みを義務化しています。物流関係では、
①貨物・旅客自動車運送事業者であり、府内に使用の本拠の位置を有する対象自動車を30台以上所有し、又は使用する者

②第一種利用運送事業者であり、資本金の額等が3億円を超え、かつ府内に事業所を有するもののいずれかに該当する場合、「特定運送事業者」として取組内容を毎年大阪府知事に報告義務を負うこととなります。当社では大阪営業部が「特定運送事業者」に該当することとなります。

3. 首都高速道路について

今回は、首都圏の自動車交通に不可欠な首都高について、最近の話題を纏めてみたいと思います。

首都高は、2005年に首都高速道路公団が民営化されて設立された首都高速道路株式会社により建設・運営され、都心環状線・中央環状線等を持つ東京線や神奈川線、埼玉線等のネットワークから成り立っています。首都高といえば「渋滞」のイメージが浮かびますが、国交省関東地方整備局ホームページによりますと、都心環状線を利用する車の約6割はその沿道に用の無い通過交通だそうです。都心の道路構想として「3環状9放射」がありますが、放射方向の道路の整備が進んでいるのに比べ、環状道路の整備が遅れており、この整備を進めることで通過交通がバイパスされて減少し、渋滞が緩和されると考えられています。そこで、首都高(株)では、その3環状の一番内側を担う首都高中央環状線の整備を進めており、昨年にはその一部である山の手トンネルが開通しました。

さて、その首都高で最近話題になっているのが、今秋導入予定の距離別料金制度です。現在は走行距離に関係なく路線別に均一料金(例えば東京線は普通車700円)ですが、これを距離別に分けて課金するというものです。したがって、従来より高くなる区間と安くなる区間が発生します。受益者負担の原則に立つと、より公平になると言えますし、また、短距離での利用が増えることから一般道の混雑緩和にもつながると期待されています。しかしながら、長距離を走ることの多いトラックにとっては、コスト増に結びつく恐れがあり、また、折りからの燃料高騰の影響でコスト増になっている状況に追い打ちをかけてしまう懸念があります。また、燃料高騰によって、車の乗り控えが発生しており、既に道路全般で渋滞が緩和されていることから、導入については賛否両論となっているようです。

ところで、首都高は現在、均一料金の為、出口に料金徴収所がありません。距離別料金が導入された場合、出口での支払が必要に思われますが、どうなるのでしょうか。統計によれば、ETC搭載済み車両が70%超とETC普及が進んでおり、ETC搭載車については、ETCを利用した徴収となる予定だそうです。未搭載車につきましては、「首都高X」というシステムが導入され、デポジットを払って借りた通信機と電子マネーを使い、料金を支払えるようになる予定だそうです。

今後の動向を都度確認していく必要があるかと思えます。

※本記事は、主に首都高速道路株式会社ホームページ及び国土交通省関東地方整備局ホームページを参照致しました。

4. LIFEの調査・検討取り進め手順

ソリューション部は、毎年20数件の調査・解析を実施していますが、今回は私共がお客様に「物流効率化」の提案を行うまでの流れを紹介致します。

概略の手順は右図の通りになりますが、いくつか特徴的な部分を手順に沿って紹介致します。

①プレゼンテーション

当社の調査・検討手順を説明し、お客様に当社の取り進め手順をご理解いただき、検討分野・範囲を決定します。

②③簡易調査・検討

定性的に悪さ加減を把握し、概算ロス額を提示して改善の方向性を提案します。

⑤⑥⑦本格調査・検討

定量的に悪さ加減を把握し、具体的な改善案を提案します。

⑧効率化実行承認

お客様のご承認を受け、効率化を実施致します。また、業務受託後も継続的に効率化を推進していきます。

お客様にご満足いただける提案を行っていただけるように、日々、調査・解析技術の向上に努めて参りますので、今後とも宜しくお願い致します。

LIFE手順

*LIFE: Logistics Innovation For Efficiency
(効率化のための物流改革)



5. 衛星場所自慢 Part2 ~第9回 大分営業所~



中津城



耶馬溪



ハモ料理

大分営業所は、大分市(平成16年開設)・豊後大野市(平成15年開設)・福岡県吉富町(平成20年開設)の3場所に拠点を設け運営しておりますが、今回は今年4月に新設したばかりの吉富グループ近辺について紹介致します。

当グループは、A社吉富事業所の輸送元請に伴い、福岡県築上郡吉富町に事務所を開設しました。吉富町は福岡県の最東端にあり、東は山国川を挟み大分県中津市と接し、西は豊前市、北は周防灘に面しています。事務所から約1km行けば、中津市に入ることが出来ます。

中津市といえば、大分県で大分市、別府市に次いで3番目に人口の多い都市であり、中津城や福沢諭吉が幼少期を過ごした旧居などの歴史的な文化財のほか、紅葉シーズンには多数の観光客が訪れる耶馬溪も有名です。前述の福沢諭吉や解体新書の翻訳者である前野良沢などが中津市出身の著名人として知られています。

次にグルメの話ですが、昔から中津近海でたくさん収穫されたハモは、湯引き・刺身・鍋など調理法も多くいろいろな味付けが楽しめるため、県内外からツアーが組まれるほどの人気です。また、鳥の唐揚げも有名で市内には専門店を初め、至る所にお店があり、あまりにも競争が激しいため、某有名チェーン店が出店後まもなく撤退したという逸話まであります。その他にも幻の米焼酎「耶馬美人」や市内あちこちに支店があるラーメン店「宝来軒」がお勧めです。

是非一度、宝来軒の大盛チャーハン(2倍の量で100円UP)+ラーメンに挑戦してみてください！

6. 「日本の物流コスト」 ～2007年度物流コスト調査から～ 参加レポート

先般6月30日中央大学駿河台記念館にて、社団法人日本ロジスティクスシステム協会（JILS）の主催のもと、JILS総合研究所の久保田講師により、2007年度「日本の物流コスト」について調査・研究報告が実施されました。

本調査は、物流コストに関する唯一の包括的なデータであること及び1993年から継続して調査・研究されていることから、物流コストの年次変化も捉えた大変貴重な報告であり、物流に携わる者の1人として興味深く拝聴致しましたので、本研究内容の要旨を簡潔にご紹介致します。

①売上高物流コスト比率 …… 下記グラフを参照願います

全業種における売上高物流コスト比率は**4.84%**。当該比率は、2000年以降一貫して減少傾向から、昨年は一旦上昇しましたが、2007年度は再度減少となりました。

また、支払形態別の物流コスト構成で見ると、アウトソーシング等により自社物流費が減少傾向が続いており、業種別には、小売業が**5.28%**と最も高い結果となっております。なお、物流コストへの影響が大きい「サービスレベルの変化」においては、配送高頻度、配送小ロット、納品短リードタイムといった高度化が収束傾向にあります。

②物流コストの対GDP比 …… 下記グラフを参照願います

昨年調査は一旦上昇に転じた総物流コストですが、本年度調査（2005年実績）ではGDPの伸びにより、総物流コストが0.1ポイントの微減となりました。その中で、保管コストは0.4ポイント上昇に転じておりマクロ的に在庫量が増加している結果と思われます。

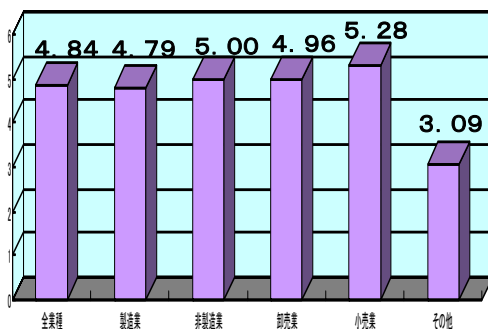
③物流コストの日米比較

米国の全業種の売上高物流コスト比率は**6.25%**であり、GDP比では**9.5%**となっております。売上高物流コストは日本と同傾向で推移しているものの、GDP比では昨年より上昇傾向が続いております。

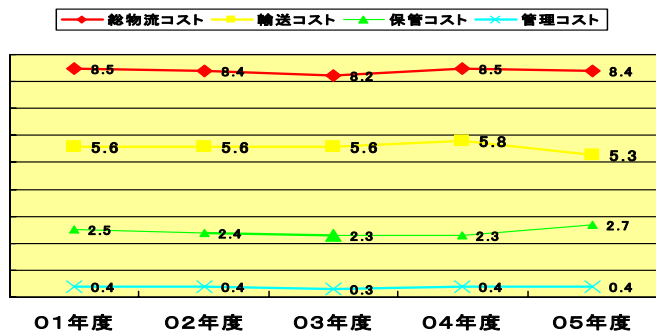
④物流コスト削減策

アンケート調査により回答が多かった物流コスト削減策は、積載率の向上、在庫水準の削減、保管の効率化、輸配送経路の見直し、直送化が上位を占め、輸配送経路の見直し、直送化を選択されている会社が多くなっています。

【業種別大分類別売上高物流コスト比率】



【対GDP比率】



編集後記

ソリューション部 芝 啓彦

この編集後記執筆中は、北京オリンピックから目が離せない毎日です。手に汗握る接戦を制し、金メダルを獲得した選手の中に、前回のアテネオリンピックに続き連覇する選手がいます。4年もの間、国内はもとより世界のトップアスリートとして技術・精神面を維持継続していくのは、並々ならぬ努力ではなかったかと思えます。私達、物流に携わる者として最新技術・手法・流れを把握し、より良い物流を常に提供すべく日々努力する事は、一流選手に通じるものがあり、国内外を問わず“物流の金メダリスト”を目指し、日々がんばっていかうと再認識したオリンピック観戦でもありました。